ben weyts

vlaams minister van mobiliteit, openbare werken, vlaamse rand, toerisme en dierenwelzijn

antwoord

op vraag nr. 485 van 09 januari 2015

van mercedes van volcem

1. In dit proefproject werd er inderdaad per rijrichting een ander type asfalt gebruikt voor de toplaag, maar er werd geen ander type “ondergrond” gebruikt. De twee types asfalt worden gebruikt als toplaag op autosnelwegen in Vlaanderen. De “ondergrond” waarvan sprake in het krantenartikel en waarop deze vraag is gebaseerd, is dezelfde in beide rijrichtingen.

Het proefproject bestaat erin om de waarborgperiode contractueel op tien jaar te brengen in plaats van de gebruikelijke drie jaar. Dit proefproject heeft met andere woorden als doel de aannemer te verplichten om langer garant te staan voor goed werk. Ter controle worden gedurende tien jaar jaarlijks de langsvlakheid (oneffenheden) en de dwarsvlakheid (spoorvorming) door het bestuur gecontroleerd.

1. Wanneer de resultaten van de jaarlijkse controle van de langsvlakheid en dwarsvlakheid niet aan de eisen van het contract voldoen, worden er aan de aannemer boetes aangerekend. Wanneer de resultaten onder de ondergrenzen van het contract belanden moet de aannemer de nodige herstellingen op zijn kosten uitvoeren.

Na het beëindigen van de werken werd een eerste controle van de vlakheid en stroefheid uitgevoerd. De resultaten waren in orde.

1. Het gebruikte asfalt in de rijrichting Kortrijk is van het type SMA (splitmastiekasfalt). Dit asfalt wordt reeds vele jaren overal in Vlaanderen als toplaag van autosnelwegen toegepast. Dit type asfalt voldoet aan alle veiligheidsaspecten betreffende stroefheid (grip), dwarshelling (afwatering), … .

Het gebruikte asfalt in de rijrichting van Brugge is van het type ZOA (zeer open asfalt). Een voordeel van ZOA is dat het meer waterdoorlatend is, een nadeel is dat de levensduur korter is dan bij SMA. Dit nadeel is meteen ook de reden waarom voor het proefproject met de waarborgperiode van tien jaar geen toplaag in ZOA werd voorgeschreven in de rijrichting Kortrijk.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is niet van plan om iets aan de bewuste toplaag te doen. De geplaatste toplaag voldoet momenteel aan alle eisen van het contract. Er kwamen bij AWV nog geen klachten of meldingen binnen van weggebruikers of politie.

De contractueel voorziene jaarlijkse controles binnen de waarborgperiode zullen worden uitgevoerd en AWV zal ingrijpen wanneer de eisen van het contract worden geschonden.

1. De kostprijs van het proefproject is niet significant hoger dan gelijkaardige werken en de inschrijvingsprijs bedraagt 6.813.465,35 euro (incl. BTW).
2. Het dossier van de werken op de A17 was de eerste geschikte locatie die in aanmerking kwam voor het proefproject van de verlengde waarborg.